



**Resolusi mengenai Rencana Peninjauan,  
Tempat-tempat Perlindungan  
dan Pendaur-ulangan Kapal-kapal<sup>\*)</sup>**

**(Diadopsi pada Pertemuan Majelis  
*International Maritime Organization*)**

Negara-negara anggota International Maritime Organization (IMO) akhirnya sepakat atas kebutuhan mengenai Rencana Peninjauan untuk menilai keefektifan pelaksanaan standar pelayaran dunia/global shipping, dengan mengadopsi Resolusi Majelis mengenai hal tersebut, pada pertemuan Majelis IMO yang ke-23, yang diadakan di markas IMO, London pada tanggal 24 November – 5 Desember 2003. Selain itu, Majelis IMO juga mengadopsi guidelines mengenai tempat-tempat perlindungan/ pengungsian/penitipan untuk kapal-kapal yang memerlukan bantuan dan mengenai daur ulang kapal.

Secara keseluruhan, dalam sesi tersebut terdapat 30 resolusi yang diadopsi oleh Majelis IMO. Majelis dihadiri oleh sekitar 1000 perwakilan yang mewakili 149 negara anggota dan tiga anggota pendamping (*Associate Members*) yaitu perwakilan dari PBB dan *specialized agencies*-nya, para pengamat dari 6 organisasi antar-pemerintah (*intergovernmental organization*), dan 30 organisasi non-pemerintah (*non-governmental organization*).

**Rencana Peninjauan Negara Anggota IMO**

Resolusi Majelis mengenai Rencana Peninjauan terhadap

---

<sup>\*)</sup>[http://www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic\\_id=758&doc\\_id=3360](http://www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic_id=758&doc_id=3360)

negara anggota IMO, menyetujui adanya pembangunan dan perkembangan lebih lanjut dari Rencana Peninjauan tersebut, untuk diterapkan berdasarkan prinsip kesukarelaan. Resolusi ini meminta Dewan IMO untuk memprioritaskan pengembangan prosedur dan hal-hal lain yang berkaitan dengan penerapan resolusi ini.

Rencana Peninjauan Negara Anggota IMO yang diajukan tersebut bertujuan untuk membantu mendukung keamanan kelautan dan perlindungan lingkungan. Untuk mencapai tujuan tersebut, maka dilakukan semacam sistem penilaian mengenai efektifitas penerapan dan pelaksanaan konvensi-konvensi standar IMO yang berhubungan dengan hal tersebut oleh negara anggota IMO. Cara lain yang dilakukan adalah dengan mendengarkan tanggapan balik/reaksi (*feedback*) dan saran-saran oleh negara anggota IMO mengenai hal tersebut.

#### **Tempat-tempat Perlindungan**

Selain hal tersebut di atas, turut juga diadopsi *guidelines* baru tentang tempat-tempat perlindungan bagi kapal-kapal

yang memerlukan bantuan. *Guidelines* ini ditujukan untuk digunakan saat kapal memerlukan bantuan tetapi bukan bantuan yang berkaitan dengan keselamatan nyawa seseorang karena ketika nyawa yang perlu diselamatkan, maka ketentuan-ketentuan Konvensi SAR (*Save and Rescue*)-lah yang berlaku.

*Guidelines* ini mengakui saat kapal mengalami kecelakaan, cara terbaik untuk mencegah terjadinya kerusakan atau polusi yang makin memburuk adalah dengan memindahkan muatannya dan isi gudang (bahan bakar/batu-baranya), dan kemudian memperbaikinya. Tindakan seperti ini lebih baik apabila dilakukan di tempat perlindungan. Bagaimanapun juga, untuk membawa kapal ke tempat perlindungan terdekat dari pantai dapat membahayakan pantai negara yang bersangkutan, baik dari sudut pandang ekonomi maupun dari sudut pandang lingkungan, dan dapat saja pemerintah lokal dan masyarakatnya menolak tindakan tersebut untuk dilaksanakan. Karena hal itulah, maka diusahakan adanya keputusan untuk memberikan jalan ke

tempat perlindungan, agar ada kejelasan mengenai pengaturan tentang tempat perlindungan bagi kapal-kapal yang sedang dalam kondisi bahaya tersebut.

Resolusi selanjutnya yaitu mengenai *Maritime Assistance Service* (MAS)-Layanan Bantuan Maritim-, dimana intinya adalah menyarankan kepada seluruh negara pantai agar mendirikan MAS. Prinsip dari resolusi ini bertujuan:

1. Menghasilkan berbagai laporan, konsultasi, dan pemberitahuan yang diperlukan dalam beberapa instrumen keluaran IMO;
2. Memantau keadaan kapal bila dilaporkan bahwa kapal tersebut mengindikasikan kemungkinan terjadinya kecelakaan saat butuh pertolongan;
3. Sebagai titik penghubung jika keadaan kapal tidak fatal tetapi tetap membutuhkan pertukaran informasi antara kapal dengan negara pantai yang bersangkutan, dan
4. Sebagai titik penghubung diantara mereka yang terkait dengan tindakan penyelamatan di laut, apabila negara pantai yang bersangkutan

merasa perlu untuk dilakukan pemantauan tindakan penyelamatan yang akan ditangani menggunakan sarana swadaya (*private facilities*).

#### Daur Ulang Kapal

Majelis IMO mengadopsi *guidelines* mengenai daur ulang kapal dengan memberi saran dan masukan kepada semua pemegang peran dalam proses daur ulang, seperti administrasi pembangunan kapal, negara penyedia perlengkapan perkapalan, negara bendera, negara pelabuhan, dan negara yang mendaur ulang. Termasuk pula disini, organisasi antar-pemerintah dan badan usaha seperti, pemilik kapal, pembangun kapal, yang memperbaiki kapal, dan daerah kerja perbaikan kapal.

*Guidelines* tersebut mencatat, dalam proses daur ulang kapal, pada dasarnya tidak ada yang dibuang. Bahan-bahan serta peralatan hampir keseluruhan dapat digunakan kembali. Baja dapat diproses kembali menjadi, misalnya, penguat besi dalam industri bangunan. Diharapkan dengan adanya proses daur ulang

terlebih dahulu, dapat memberikan kontribusi positif terhadap pelestarian sumber daya dan energi dunia.

Selain mengenai pengadopsian beberapa resolusi dan *guidelines* diatas, dalam pertemuannya, Majelis IMO juga sepakat mengenai kerjasama antar negara anggota, organisasi internasional dan regional, organisasi non-pemerintah, dan pihak industri dalam *International Technical*

*Co-operation Programme* (ITCP) dengan resolusi *Development and Improvement of Partnership Arrangements for Technical Co-operation*. Hal terakhir yang disepakati dalam pertemuan tersebut adalah mengenai Rencana Kerja dan Rencana Dana IMO untuk tahun 2004-2005, yang mengalami peningkatan dibanding tahun sebelumnya yaitu sebesar 7,7%.  
(Fatiah Falhum Salim)

### Deep Sea Conference<sup>\*)</sup>

Pada tanggal 30 November-5 Desember tahun 2003 di Queenstown, New Zealand, berkumpul ahli-ahli dibidang manajemen perikanan, industri perikanan, hukum internasional, dan lingkungan dalam suatu konferensi yang diberi nama Deep Sea Conference. Konferensi ini bertujuan untuk mengidentifikasi dan mencari solusi terhadap masalah-masalah yang timbul akibat dari pengambilan ikan di Laut Dalam (*Deep Sea*) baik terhadap

ikan, maupun ekosistem Perairan Dalam lainnya.

Pembicaraan dalam Konferensi ini difokuskan dalam masalah perlunya segera dilakukan langkah-langkah preventif untuk mencegah habisnya sumber daya Laut Dalam, mengingat bahwa spesies ikan tertentu telah, secara signifikan, berkurang jumlahnya, diakibatkan oleh pengambilan ikan di Perairan Dalam (*Deep Sea*).

Akhirnya para ahli bersepakat untuk membuat suatu usulan mengenai apa yang perlu

<sup>\*)</sup> <http://www.deepsea.govt.nz/>

dilakukan dalam jangka waktu pendek, medium dan panjang. Usulan tersebut adalah:

a. Jangka pendek

Mendesak kepada organisasi internasional yang terkait untuk segera melakukan langkah-langkah preventif, seperti:

- Membuat suatu daerah yang dilindungi di wilayah Perairan Dalam (*Deep Sea*).
- Melarang metode pengambilan ikan yang mengakibatkan kerusakan di daerah-daerah yang rawan.

- Membuat pengaturan terhadap kapal-kapal ikan di laut lepas.

b. Jangka menengah

Membuat suatu perjanjian internasional baru yang bertujuan untuk mengontrol dampak dari pengambilan ikan di area Perairan Dalam (*Deep Sea*) di laut lepas.

c. Jangka panjang

Membuat kerjasama global untuk mengatur penanggulangan dampak dari pengambilan ikan di Perairan Dalam (*Deep Sea*), di seluruh dunia. (Budi Setiawan)

### **Perkembangan Peraturan Internasional Dalam Penyelesaian Masalah *Stowaways* oleh IMO<sup>\*)</sup>**

Dalam beberapa tahun terakhir, masalah mengenai *stowaways* (penumpang gelap dalam kapal) telah meningkat. Situasi ini mendesak adanya kesepakatan internasional tentang alokasi pertanggungjawaban sehingga memungkinkan penyelesaian berbagai kasus *stowaways* dengan tepat.

*Stowaway* adalah seseorang yang secara diam-diam berada dalam kapal, atau dalam kargo yang akan dimuat ke dalam kapal, tanpa izin dari pemilik kapal atau kapten kapal atau orang lain yang bertanggung jawab, diketahui berada dalam kapal setelah kapal berlayar, dan dinyatakan sebagai *stowaway*

---

<sup>\*)</sup> <http://www.imo.org/Facilitation>

(penumpang gelap) oleh kapten kapal kepada otoritas pelabuhan yang berwenang. Bagi bisnis pengangkutan kapal, keberadaan *stowaway* bisa menimbulkan beberapa permasalahan :

- interpersonal (bagi kapten, kru kapal, dan *stowaway* itu sendiri)
- hukum (status *stowaway* yang tidak jelas)
- finansial (biaya perawatan dan pemulangan *stowaway*, denda)
- kelakuan *stowaway* yang mungkin membahayakan kru dan kapal.

Pada dasarnya, permasalahan hukum dan finansial dapat diselesaikan oleh otoritas pelabuhan terkait dan pemilik kapal melalui kerja sama internasional. Namun, ada kasus dimana *stowaway* tinggal di kapal selama berbulan-bulan karena otoritas pelabuhan tidak memberikan izin untuk dis-embarkasi (menurunkan) mereka, atau jumlah *stowaway* yang terlalu banyak sehingga melebihi kru kapal, serta adanya *stowaway* yang dibunuh atau dilempar keluar kapal. Permasalahan dalam dis-embarkasi (penurunan) *stowaway* timbul karena beberapa hal seperti:

- meningkatnya angka pengungsi, imigran, dan pencari suaka;
- regulasi pemerintah otoritas pelabuhan untuk mengurangi angka imigran ilegal;
- beberapa otoritas menerapkan biaya dan denda kepada kapten atau pemilik kapal yang memasuki pelabuhan dengan mengangkut *stowaway* dalam kapalnya;
- *stowaway* tidak memiliki dokumen identitas;
- tidak adanya regulasi internasional yang mengatur.

Status seorang *stowaway* tidak jelas. Di atas kapal, sulit untuk menetapkan apakah seorang *stowaway* adalah pengungsi, pencari suaka, imigran ilegal, atau kriminal. Status *stowaway* dalam kaitannya dengan *Safety of Life at Sea Convention* (SOLAS) di kapal juga tidak jelas. Menurut SOLAS, seorang *stowaway* dianggap sebagai penumpang (*passenger*), sedangkan menurut *Convention on Seafarers Training and Certification of Watchkeepers* (STCW), *stowaway* dianggap sebagai pelaut (*seafarer*) bila ia (ikut) bekerja.

Sebenarnya sudah ada konvensi internasional untuk menyelesaikan masalah *stowaways* yaitu *Brussels Stowaways Convention* yang telah diadopsi pada 10 Oktober 1957. Namun hingga kini konvensi tersebut belum berlaku dan tampaknya tidak ada tanda-tanda untuk itu, mengingat belum terpenuhinya ketentuan jumlah ratifikasi. Untuk itu IMO berusaha mencari jalan keluar dengan mengadopsi *Guidelines on the Allocation of Responsibilities to Seek the Successful Resolution of Stowaway Cases* (Resolusi A.871(20)) pada tahun 1997. Dalam *Guidelines* ini, dinyatakan bahwa resolusi untuk kasus *stowaway* adalah sulit karena adanya legislasi nasional yang berbeda di berbagai negara terkait, walaupun terdapat beberapa prinsip dasar yang dapat diterapkan. *Guidelines* ini mendukung kerjasama yang erat antara pemilik kapal dan otoritas pelabuhan. Bilamana legislasi nasional mengizinkan, otoritas nasional perlu mempertimbangkan untuk menuntut *stowaway* berkaitan dengan kerusakan yang timbul. Dalam hal ini, Resolusi Majelis IMO

A.871(20) itu dapat dipergunakan untuk mengatasi kesulitan yang dihadapi kapten dan pemilik kapal dalam melakukan dis-embarkasi (penurunan dari kapal) *stowaway*. Hal ini memerlukan kerjasama agar *stowaway* bisa segera dipindahkan dari kapal dan dikembalikan ke negaranya dengan cara yang manusiawi dan dapat diterima, atau ke pelabuhan embarkasi, atau negara lain yang bersedia menerima *stowaway* tersebut. Selain itu, negara-negara harus mengizinkan pulangnya *stowaway* yang diidentifikasi sebagai warganya atau yang berhak untuk bertempat tinggal di wilayah negara tersebut, sementara negara asal dari mana *stowaway* naik kapal harus menerima pemulangan *stowaway* yang mengalami penundaan disposisi kasus akhir.

Setiap tindakan yang dilakukan terhadap *stowaway* tidak boleh mengakibatkan terjadinya penahanan dalam kapal untuk jangka waktu yang tidak tentu. *Guidelines* tersebut menetapkan secara detail tentang tanggung jawab kapten kapal, negara dimana *stowaway* memiliki nasionalitas, negara

bendera kapal (*flag-state*), dan negara transit selama proses pemulangan *stowaway* ke negara asalnya.

Selain itu *Guidelines* tersebut menetapkan prinsip-prinsip dasar untuk diaplikasikan dalam permasalahan *stowaways*. Sayangnya, *Guidelines* ini hanya merupakan rekomendasi, jadi tetap belum ada *regime* internasional untuk menyelesaikan masalah *stowaway*. Namun, ada instrumen internasional yang memuat ketentuan hak asasi manusia (*human rights*) yang dapat diterapkan dalam kategori *stowaway*, antara lain: UN Declaration on Human Rights, UN Convention relating to the Status of Refugees 1951, UN Protocol relating to the Status of Refugees 1967.

Terkait dengan kedudukan IMO sebagai organisasi internasional yang bertanggung jawab mengenai keamanan di laut (*safety at sea*), dalam pertemuannya yang ke-28 di London pada tahun 2000, Komite Fasilitasi IMO sepakat memasukkan formalitas penyelesaian masalah *stowaways* ke dalam *Convention on Facilitation of International*

*Maritime Traffic* (FAL Convention) melalui proses amandemen yang kemudian diadopsi pada bulan Januari 2002 dan berlaku mulai 1 Mei 2003. Amandemen tersebut menambahkan standar dan praktek-praktek yang direkomendasikan (*recommended practices*) untuk menyelesaikan masalah *stowaways*. FAL Convention sebelumnya telah diadopsi pada 9 April 1965 (berlaku mulai 5 Maret 1967) dan bertujuan untuk mencegah penundaan yang tidak perlu dalam lalu-lintas maritim, membantu kerja sama antar pemerintah, dan menjamin derajat tertinggi yang bisa dijalankan dalam keseragaman formalitas dan prosedur lainnya. Standar yang dipakai dalam FAL Convention merupakan ukuran yang disepakati secara internasional, yang berarti "*necessary and practicable in order to facilitate international maritime traffic*" dan praktek-praktek yang direkomendasikan sebagai ukuran aplikasi yang layak. Standar dan praktek-praktek yang direkomendasikan untuk masalah *stowaways* dalam amandemen FAL Convention merefleksikan *Guidelines on the*



*Allocation of Responsibilities to Seek the Successful Resolution of Stowaway Cases.*

Saat ini IMO memonitor efektivitas seluruh ketentuan yang terkait dengan *stowaways*, melakukan review terhadapnya,

mengambil tindakan lebih jauh termasuk pengembangan instrumen yang mengikat yang mungkin dibutuhkan. Saat ini IMO mengeluarkan laporan triwulan mengenai insiden *stowaway*. (Asih Saraswati)

**Peningkatan Keamanan Maritim<sup>\*)</sup>**

Peraturan keamanan yang bersifat komprehensif bagi pelayaran internasional akan mulai berlaku pada bulan Juli 2004 setelah adopsi yang dilakukan dalam Konferensi Diplomatik yang berlangsung selama seminggu. Konferensi Diplomatik tersebut mengatur mengenai langkah-langkah yang perlu dilakukan secara berkelanjutan untuk memperkuat keamanan maritim, mencegah dan menekan segala aksi terorisme terhadap kapal. Konferensi yang diadakan di markas *International Maritime Organization* (IMO) di London pada tanggal 9 s/d 13 Desember 2002 merupakan perkembangan yang sangat signifikan tidak hanya dalam komunitas maritim internasional tetapi juga dunia

internasional secara keseluruhan yang memberikan perputaran peran dalam perkapalan di dunia perdagangan, di mana konferensi tersebut merupakan hasil kerja keras dari *IMO's Maritime Safety Comitee* dan *Inter-sessional Working Group* selama setahun sejak terjadinya serangan teroris terhadap Amerika Serikat pada bulan September 2001.

Konferensi tersebut dihadiri oleh 108 negara peserta Konvensi SOLAS tahun 1974, observer dari dua negara anggota IMO dan observer dari dua anggota asosiasi IMO, serta tidak ketinggalan pula observer yang dikirimkan oleh organisasi antar pemerintah dan organisasi internasional non-pemerintah. Pada konferensi tersebut

<sup>\*)</sup> [http://www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic\\_id=582](http://www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic_id=582)

diadopsi beberapa amandemen terhadap *The Safety of Life at Sea Convention* (SOLAS) dan dihasilkannya *International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS Code) yang baru. Konferensi tersebut juga mengadopsi beberapa resolusi yang didesain untuk menambah bobot dari amandemen tersebut dan mendorong penerapan segala tindakan untuk fasilitas kapal serta pelabuhan yang tidak diatur dalam ISPS Code.

Diadopsinya amandemen terhadap Konvensi SOLAS 1974 selain untuk meningkatkan keamanan maritim di atas kapal dan di area pelabuhan adalah juga untuk menciptakan bab baru (bab XI-2) dalam Konvensi SOLAS 1974 yang secara khusus mengatur mengenai keamanan maritim di mana di dalamnya terdapat perintah bagi kapal untuk memenuhi *International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS Code).

Tujuan dari *International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS Code) adalah memberikan standarisasi yang dapat membantu pemerintah negara-negara peserta untuk menyikapi kemungkinan adanya ancaman yang diakibatkan oleh

lemahnya fasilitas kapal dan pelabuhan.

Dalam Konferensi ini diadopsi juga 11 resolusi sebagai berikut:

1. Resolusi Konferensi 1 (pengadopsian amandemen terhadap *annex* dari Konvensi SOLAS 1974). Dalam Konferensi ini ditentukan bahwa amandemen tersebut dianggap telah diterima pada tanggal 1 Januari 2004 dan akan mulai berlaku pada tanggal 1 Juli 1974.
2. Resolusi Konferensi 2  
Konferensi ini mengadopsi *the International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS Code), dan meminta semua pemerintah yang menjadi peserta Konvensi untuk mengagendakan bahwa ISPS Code akan mulai berlaku pada tanggal 1 Juli 2004 setelah bab baru dari konvensi (bab XI-2), mulai berlaku.
3. Resolusi Konferensi 3  
Konferensi ini mengajak IMO untuk mengembangkan pelatihan untuk petugas-petugas keamanan kapal, keamanan perusahaan dan petugas-petugas keamanan fasilitas pelabuhan. Dalam

pengembangan pelatihan tersebut akan diperkenalkan standar baku dari sistem keamanan kapal, standar baku dan petunjuk untuk sistem identifikasi dan pelacakan kapal jarak jauh, petunjuk bagaimana pengontrolan kapal dan juga petunjuk dalam mengenali organisasi-organisasi keamanan serta mengadopsi petunjuk tersebut sebelum mulai berlakunya amandemen dari konvensi yang diadopsi dalam Konferensi.

4. Resolusi Konferensi 4  
Merekomendasikan amandemen dari pasal-pasal yang terdapat di bab XI-1 dan XI-2 Konvensi SOLAS 1974 untuk diadopsi baik oleh *Maritime Safety Committee* (MSC) dari IMO atau oleh negara-negara peserta Konferensi.
5. Resolusi Konferensi 5  
Konferensi ini mendorong pemerintah peserta Konvensi SOLAS 1974 dan negara peserta IMO untuk saling bekerjasama dan membantu negara-negara yang memiliki kesulitan dalam hal memenuhi

ketentuan dari amandemen yang diadopsi.

6. Resolusi Konferensi 6  
Mendorong pemerintah negara-negara peserta untuk mengambil segala tindakan yang diperlukan untuk menyelesaikan secepat mungkin segala ketentuan baik bersifat legislatif maupun administratif, yang diperlukan dalam tingkat nasional untuk memberikan efek mengenai diadopsinya amandemen terhadap Konvensi SOLAS 1974 yang berkaitan dengan sertifikat kapal sehubungan dengan bendera kapal ataupun fasilitas pelabuhan yang terdapat di dalam wilayah masing-masing negara peserta.
7. Resolusi Konferensi 7  
Mengundang pemerintah negara-negara peserta untuk menetapkan, apabila diperlukan, tindakan-tindakan yang akan mendorong peningkatan keamanan kapal dan pelabuhan selain dari yang diatur dalam Bab XI-2 Konvensi SOLAS 1974.
8. Resolusi Konferensi 8

Mengundang ILO untuk tetap melanjutkan perkembangan dari Seafarers' Identity Document dan juga mengundang IMO dan ILO untuk menetapkan kerjasama ILO/IMO *Working Group* dalam hal menetapkan peraturan keamanan pelabuhan yang lebih bersifat komprehensif.

9. Resolusi Konferensi 9

Peningkatan keamanan maritim dalam kerjasamanya dengan *World Custom Organization* (WCO).

10. Resolusi Konferensi 10

Menetapkan pemberlakuan lebih awal terhadap sistem identifikasi dan pelacakan

jarak jauh. Hal ini mengharuskan negara-negara peserta untuk mempertimbangkan segala hal yang diperlukan untuk mulai memperkenalkan sistem identifikasi dan pelacakan jarak jauh.

11. Resolusi Konferensi 11

Mendorong negara-negara peserta untuk memperhatikan aspek kemanusiaan dalam hal menerapkan ketentuan-ketentuan dari Bab XI-2 Konvensi SOLAS 1974, salah satunya adalah dengan memberikan perlindungan kepada pelaut. (Dian Tri Irawaty)

### **Perlindungan Terhadap Orang yang Berada Dalam Keadaan Bahaya di Laut<sup>\*)</sup>**

Selama berlangsungnya sesi yang ke-22 di bulan November 2001, Majelis IMO mengadopsi resolusi yang diajukan oleh Sekjen IMO, yaitu William O'Neil, untuk menyikapi situasi yang serius dan sulit yang dihadapi oleh pengungsi dan pencari suaka

yang diselamatkan oleh kapal dagang.

Resolusi mengenai ulasan terhadap tindakan-tindakan penyelamatan dan prosedur perawatan bagi orang-orang yang diselamatkan di laut tersebut merekomendasikan ulasan yang bersifat komprehensif terhadap

<sup>\*)</sup> [http://www.imo.org/Facilitation/mainframe.asp?topic\\_id=398](http://www.imo.org/Facilitation/mainframe.asp?topic_id=398)

tindakan penyelamatan dan prosedur perawatan korban. Resolusi itu ditujukan untuk menyikapi beberapa kecelakaan dalam waktu terakhir yang melibatkan para pencari suaka, pengungsi dan penumpang gelap, yang telah menggiring kepada permasalahan penting sehubungan dengan kelengkapan ketentuan IMO dan tingkat persiapan dari komunitas laut serta pantai dalam mengatasi permasalahan tersebut.

Resolusi juga mengharapkan segala rekomendasi dan tindakan yang akan diambil oleh IMO yang ditujukan untuk menjamin keselamatan orang yang terdapat di dalam kapal, termasuk juga kapal kecil, baik yang sedang berlayar ataupun yang sedang mengapung, dan juga menjaga para korban selama adanya penundaan pengiriman para korban ke tempat yang lebih aman. Selain itu, resolusi juga meminta IMO untuk mereview semua instrumennya sehingga setiap celah, inkonsistensi, ambiguitas dan ketidakjelasan dapat segera diidentifikasi serta langkah-langkah yang diperlukan dapat segera diambil.

Langkah serupa juga diambil oleh pemerintah Australia yang pada tanggal 20 Juni 2002 telah mengeluarkan protocol untuk mengklarifikasi tanggung jawab dari warga negara Australia dan kapten kapal internasional untuk membantu orang yang berada dalam keadaan bahaya di tengah laut. Protokol tersebut memuat prinsip-prinsip penting yang harus diadopsi untuk menjamin suksesnya usaha penyelamatan selain juga meminimalisasi adanya kesalahan selama proses penyelamatan berlangsung, di mana salah satunya berisikan petunjuk-petunjuk yang harus diikuti oleh kapten kapal dalam proses yang berhubungan dengan pendaratan korban yang telah ditolong.

Protokol yang dikeluarkan ini merupakan bagian dari tanggung jawab pemerintah Australia terhadap kecelakaan kapal Tampa pada bulan Agustus 2001 yang sesuai dengan kewajiban Australia menurut *UN Convention on The Law of The Sea*, *The International Convention on Search and Rescue* dan juga *The International Convention on The Safety on The Life at Sea*.

Dalam protocol ini tidak dibedakan antara para korban apakah dia merupakan pencari suaka atau hanya orang biasa yang kesemuanya didasarkan pada tujuh prinsip utama, yaitu:

1. Koordinasi dari pencarian dan pertolongan merupakan tanggung jawab dari wilayah dimana pertolongan tersebut dilakukan.
2. Segala keputusan yang berhubungan dengan meninggalkan korban-korban yang ditolong pada pelabuhan tertentu tidak dapat dilakukan tanpa persetujuan dari negara di mana pelabuhan tersebut terletak.
3. Keterlibatan segala kapal dalam proses pertolongan memiliki konsekuensi komersial yang harus dihitung pada saat menentukan pengaturan untuk meninggalkan korban-korban yang telah ditolong tersebut.
4. Pemerintah Australia memiliki kewajiban untuk memberikan konsideransinya dalam dua pilihan mengenai meninggalkan korban yang ditolong dan untuk tidak secara beralasan menunda persetujuannya dalam penggunaan pelabuhannya.
5. Pengaturan mengenai meninggalkan korban harus konsisten dengan pengaturan keamanan perbatasan daerah ataupun pengaturan mengenai pengungsi internasional.
6. Tidak diperbolehkan adanya dorongan terhadap orang-orang (pengungsi dan pencari suaka) untuk ditempatkan dalam resiko hanya untuk memasuki wilayah Australia.
7. Australia memiliki hak berdaulat untuk menentukan siapa yang berhak masuk ke dalam wilayah Australia. (Dian Tri Irawaty)

### **Penyelundupan Imigran Illegal Melalui Laut<sup>\*)</sup>**

Semakin pesatnya pertumbuhan ekonomi, terus berlangsungnya konflik penduduk, pelanggaran HAM dan juga

---

<sup>\*)</sup> [http://www.imo.org/Newsroom/contents.asp?doc\\_id=654&topic\\_id=227](http://www.imo.org/Newsroom/contents.asp?doc_id=654&topic_id=227)

meningkatnya akses terhadap komunikasi global selama dua dekade terakhir telah mengakibatkan peningkatan yang pasti dalam jumlah imigran dan pencari suaka yang menuju negara-negara industri. Pada saat yang sama, dalam rangka merespon pasar buruh domestik, pemerintah negara-negara Eropa Barat telah menutup semua jalan penghubung terhadap imigrasi yang sah. Untuk beberapa orang, satu-satunya cara yang sah untuk memasuki negara-negara Eropa adalah melalui sistem suaka.

Dalam upaya merespon terhadap penyalahgunaan sistem suaka, maka pemerintah negara-negara barat mulai menerapkan penghalang berupa pembatasan dalam kebijakan dan praktek imigrasi yang pada akhirnya semakin menyulitkan para imigran dan pencari suaka untuk secara sah melewati batas-batas negara tersebut. Dengan tertutupnya pilihan-pilihan lain maka para imigran dan pencari suaka terpaksa menggunakan cara yang ilegal dan berbahaya yaitu melalui perdagangan dan penyelundupan. Berdasarkan beberapa penelitian yang telah dilaksanakan, termasuk laporan

terakhir dari UNHCR (*United Nations High Commissioner for Refugees*), pembatasan kebijakan yang berhubungan dengan masuk ke dalam suatu negara telah mendorong peningkatan praktek perdagangan dan penyelundupan manusia. Oleh karena itu tiap-tiap negara harus mengambil langkah-langkah yang diperlukan sehubungan dengan keamanan maritime sesuai dengan hukum domestik dan hukum internasional untuk menghapuskan praktek-praktek perdagangan dan pengiriman imigran lewat laut sebagai salah satu praktek yang berlangsung selama ini.

Dalam rangka mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk membasmi praktek tersebut, maka *The Maritime Safety Committee* (MSC) pada sesi yang ke-73 yang berlangsung sejak tanggal 27 November-6 Desember 2000 telah setuju untuk mengimplementasikan prosedur pelaporan yang ditujukan untuk mengikuti jejak dari praktek-praktek yang selama ini berlangsung secara tidak aman yang berhubungan dengan perdagangan atau pengiriman

imigran ilegal melalui laut dan mendorong tiap-tiap pemerintah serta organisasi internasional untuk segera melaporkan apabila mereka mengetahui praktek-praktek tersebut.

Pada tahun 1998, IMO menyetujui program yang disebut *Circular (MSC/Circ 896)* yang direvisi dan diperbaharui pada bulan Juni 2001 (*MSC/Circ.896.Rev.1*), program tersebut berisikan pengaturan-pengaturan mengenai segala tindakan yang ditujukan untuk memberantas praktek-praktek yang selama ini berlangsung secara tidak aman berkaitan dengan perdagangan atau pengiriman imigran lewat laut, di mana imigran-imigran tersebut dikirim melalui kapal yang tidak dilengkapi dengan surat izin dan perlengkapan yang diperlukan bagi kapal yang mengangkut penumpang dalam pelayaran internasional. *The Circular* akan memberikan laporan yang mendetail tentang insiden yang terjadi yang akan dilaporkan secara berkala. Laporan tersebut harus berisikan rincian tentang kapal dan pemilik kapal, rencana perjalanan, waktu dan tempat insiden, deskripsi dari insiden

dan tindakan-tindakan yang diambil serta segala informasi yang berkaitan dengan imigran termasuk juga nomor, kebangsaan dan jenis kelamin.

Salah satu usaha yang juga dilakukan oleh PBB adalah dengan diadopsinya *Protocol Against the Smuggling of Migrants by Land, Sea and Air, Supplementing The United Nations Convention Against Transnational Organized Crime*, pada tanggal 15 November 2000 dan telah ditandatangani di Palermo, Itali pada bulan desember 2000.

Dalam protokol ini penyelundupan imigran didefinisikan sebagai pengiriman, dalam rangka memenuhi, baik secara langsung maupun tidak langsung, keuntungan secara finansial dari masuknya orang-orang secara ilegal ke dalam suatu negara peserta di mana orang-orang tersebut bukan merupakan warga negara atau penduduk tetap. Dalam pasal 2, disebutkan mengenai tujuan dari protokol yaitu untuk mencegah dan memberantas penyelundupan imigran, juga untuk mendorong kerjasama di antara negara-negara anggota selain juga melindungi hak-hak dari imigran yang diselundupkan



tersebut. Sedangkan mengenai ruang lingkup dari protokol tersebut diatur dalam pasal 4 yaitu segala usaha pencegahan, investigasi dan penuntutan segala tindak pidana yang

melibatkan kelompok kejahatan terorganisasi (*Transnational Organized Crime*). (Dian Tri Irawaty)

### Victoria Marine National Parks and Sanctuaries<sup>\*)</sup>

Perairan sebelah selatan Australia, tepatnya di daerah Victoria, mempunyai kekayaan hayati yang sangat berharga. Di perairan ini dapat kita temukan 90%-95% species jumlah tanaman dan binatang yang ada di muka bumi ini. Spesies tersebut berkisar:

- 700 spesies ikan
- 1000 spesies rumput laut dan ganggang laut
- 2000 spesies *mollusca*
- 3000 spesies *crustaceae*
- 1000 spesies *sponge*
- 1000 spesies *polychaetes*
- 1000 spesies *cnidarians*

Australia menyadari akan kekayaan ini, sehingga perlu adanya suatu sistem yang mengatur perlindungan terhadap

kekayaan ini. Pada tahun 2001, Pemerintah Victoria menerima usul dari Dewan Konservasi Lingkungan (*Environment Conservation Council's*) mengenai rencana pengelolaan terhadap semua taman nasional dan tempat konservasi laut di Victoria. Akhirnya rencana ini disahkan menjadi sebuah rencana manajemen pengelolaan wilayah taman nasional dan konservasi oleh Parlemen Victoria pada bulan Juni 2002 dan mulai dijalankan pada tanggal 16 November 2002.

Sesuai dengan rekomendasi *Environment Conservation Council*, detail rencana manajemen ini akan disiapkan untuk 24 taman nasional dan konservasi Laut Dalam kurun

---

<sup>\*)</sup> <http://www.parkweb.vic.gov.au>

waktu 3 tahun ke depan. Taman Nasional Victoria bertanggung jawab terhadap persiapan rencana manajemen terhadap semua area umum yang diatur dalam *National Parks Act 1975* (Victoria), sebuah proses yang sudah berjalan terhadap 4 taman nasional, 3 tempat konservasi dan 3 tempat lain yang direncanakan akan menjadi daerah laut yang dilindungi.

Rencana manajemen ini berisi kerangka dasar untuk pembentukan suatu sistem manajemen yang lebih spesifik. Selain itu rencana ini juga berisi mengenai cara-cara melindungi *natural and cultural values* dari suatu taman nasional dan menggambarkan servis dan fasilitas apa saja yang didapat oleh pengunjung.

Dalam pelaksanaan rencana manajemen ini, akan diperhati-

kan kondisi dari masing-masing daerah konservasi, berdasarkan hasil konsultasi dan informasi yang didapat dari masyarakat sekitar daerah konservasi, pemerintah setempat dan pemerhati lingkungan. Secara singkat dapat dikatakan bahwa Pemerintah Victoria memberikan kesempatan yang sangat besar bagi masyarakatnya dalam usaha melindungi kekayaan alamnya sendiri.

Selain membuat sistem manajemen, Taman Nasional Victoria dan *World Commission on Protected Areas and Great Barrier Reef Marine Authority* akan mengadakan *International Marine Protected Areas Congress (IMPAC)* yang akan diselenggarakan di Gelong, Australia pada bulan Oktober 2005. (Budi Setiawan)